



CENTRALLAGETS FÖR HANDELSLAGEN I FINLAND M.B.T.

VELOCIPEDER

1920

CENTRALLAGET

FÖR HANDELSLAGEN I FINLAND M. B. T.

HELSINGFORS ◊ S. ESPLANADGATAN 2



FILIALER:

I HELSINGFORS, ÅBO, TAMMERFORS, VIBORG, VASA, ULEÅBORG,
KOTKA, KUOPIO, JOENSUU, JYVÄSKYLÄ

THE
FEDERAL
BUREAU OF
INVESTIGATION
UNITED STATES DEPARTMENT OF JUSTICE
WASHINGTON, D. C. 20535

TO : DIRECTOR, FBI
FROM : SAC, NEW YORK
SUBJECT: [Illegible]
RE: [Illegible]

Enclosed for the Bureau are two copies of a letterhead memorandum (LHM) dated and captioned as above. The LHM was prepared by the New York Office on [Illegible] and contains information regarding [Illegible].

Hösten 1919 beslöt Centrallaget börja tillverka velocipeder eller rättare sagt sätta ihop sådana av i utlandet färdigt tillverkade delar. I detta syfte påbörjades omedelbart uppförandet av Helsingfors Mekaniska Verkstad, varest det var mening att förutom velocipeder sätta ihop automobiler och motorcyklar samt utföra reparationer av sådana. Dessutom komme där att utföras justeringar av skriv- och räknemaskiner samt kassaregisterapparater ävensom diverse reparationsarbeten etc. för Centrallagets andra produktionsinrättningars samt byggens räkning o. s. v.

Verkstaden blev färdig i början av 1920, och omedelbart efter det velocipeddelarna anlänt utifrån, påbörjades arbetet med velocipedernas ihopsättande. Redan i början av april kunde de första provcyklarna sändas till Centrallagets filialer.

Velocipeddelarna hava anskaffats från de bäst kända fabriker och Centrallagets mekaniska verkstad utför ihopsättningsarbetet med största möjliga omsorg och sakkännedom. Då dessutom velocipedernas pris icke överstiger de pris enskilda affärer notera för sina, våga vi hoppas, att desamma bliva uppskattade av andelsfolk samt att de komma att vinna god åtgång.

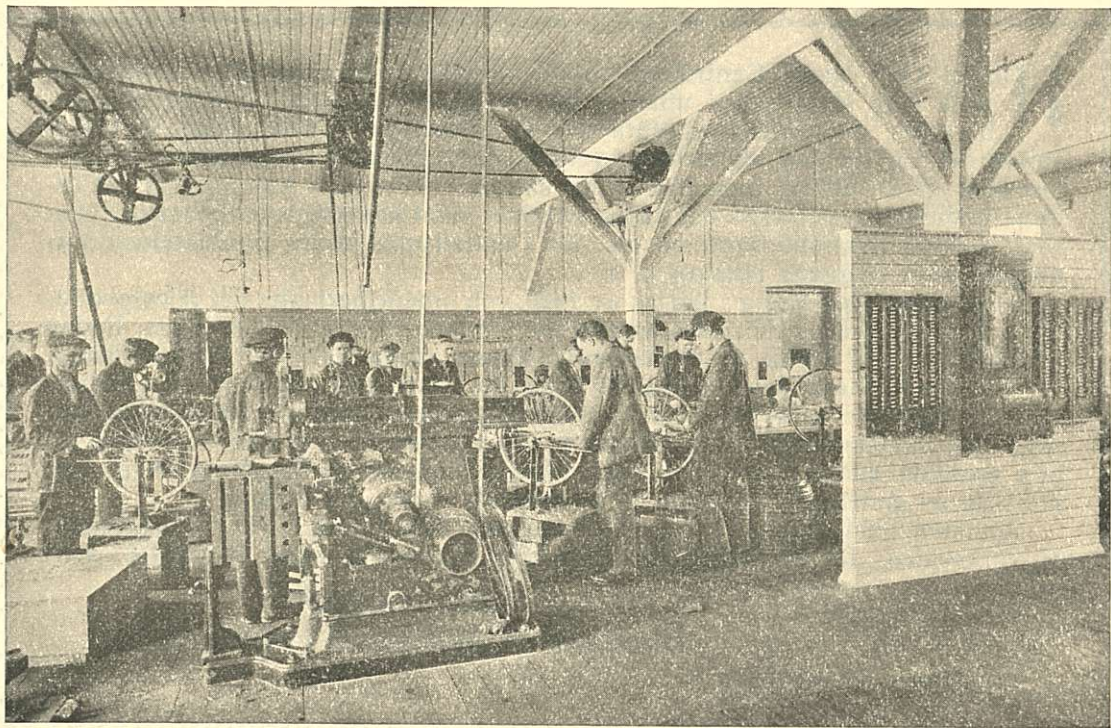
Avsikten med detta häfte är, att i ord och bild lämna en kort beskrivning av verkstaden, där Centrallagets velocipeder förfärdigas, samt av arbetet i densamma.

Högaktningsfullt

Centrallaget för Handelslagen i Finland m. b. t.

Helsingfors i maj 1920.

MASKINSALEN



Helsingfors Mekaniska Verkstad.

Verkstaden, där S. O. K.-velocipeder förfärdigas, är belägen i Central-
lagets eget hus, gården n:o 36 vid Flemmingsgatan, där även dess syateljé,
kafferosteri och cikoriefabrik äro inrymda. Å vidstående sidas bild synes en
del av verkstadens egentliga maskinsal, där svarvar, hyvlar, fräsmaskiner, borr-
maskiner m. m. äro uppställda. I samma rum försiggår hjulskenornas justering.
Härmed förstås det arbete, som utföres, då skenorna förses med ekrar och
dessa efter behov spännas eller lösas för att få hjulet att rotera jämnt utan
kastning.

MASKINSALEN



I verkstaden arbeta, då den är i full gång, c:a 60 à 70 personer, förutom kontorspersonalen, mästare o. d. Årligen kunna flere tusen velocipeder färdigas, varjämte samtidigt även andra arbeten utföras. Alla maskiner drivas med elektricitet. Smedjan icke inberäknad, vilken är inrymd i en egen byggnad, förfogar verkstaden över en golvyta av 455 m². Vidstående bild visar oss en annan del av maskinsalen. Kvinnorna i förgrunden äro sysselsatta med att fästa ekrar vid hjulskenorna.

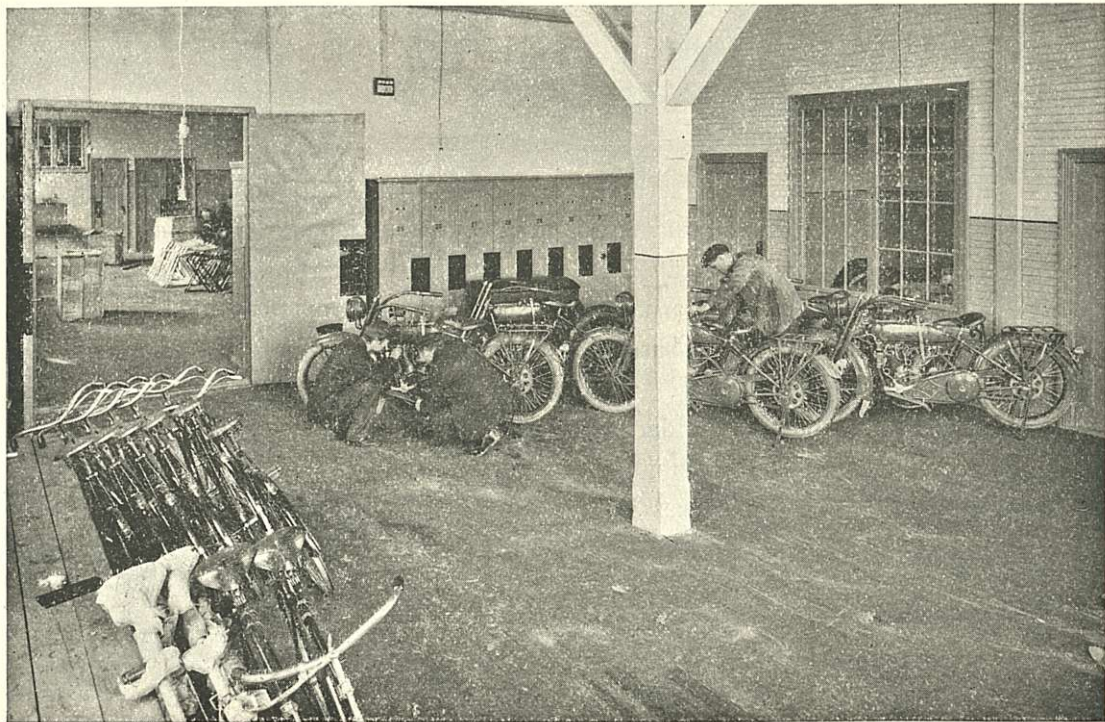
MONTERINGSRUMMET



För velocipedihopsättningsarbetet anlitas endast vant och yrkeskunnigt folk. På det att velocipederna felfria må komma ut i handeln, granskas och kontrolleras de noggrant, förrän de sändas från fabriken. Bilden visar oss rummet, där hjulen fästas i ramarna efter det gummiringarna först blivit påsatta. Ramen fastgöres därvid i en särskild ställning, eller fästes den att hänga ned från taket.

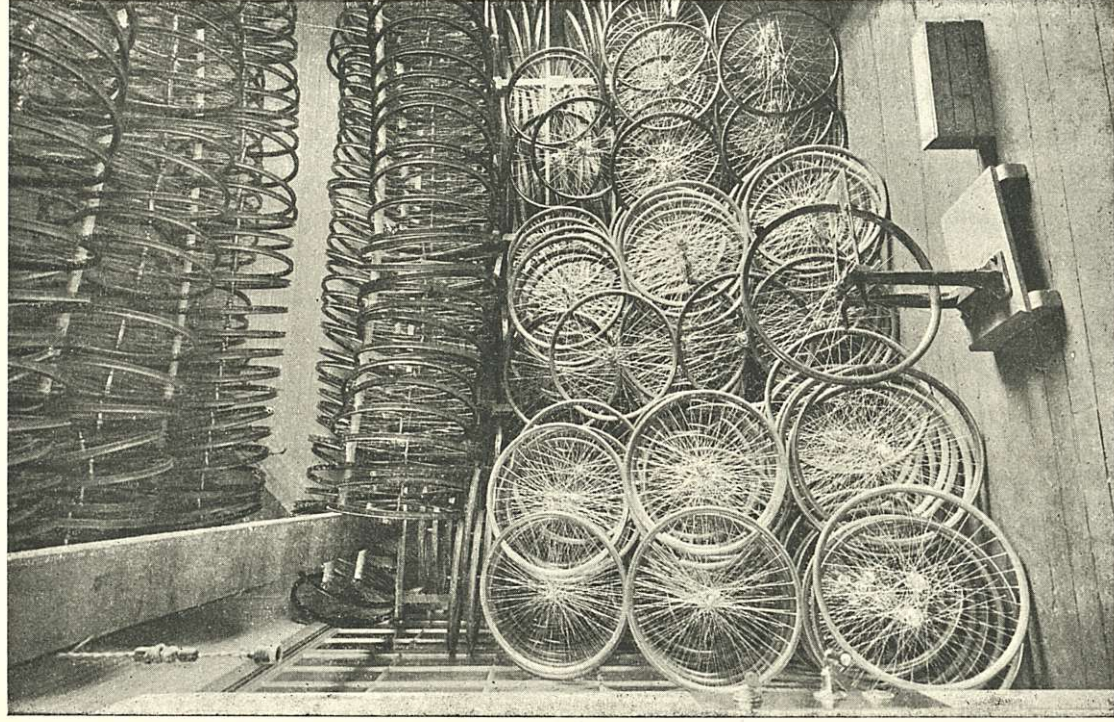
Ramarna importeras tillsvidare färdigt emaljerade. Verkstaden har likväl egen medels gas upphettad emaljeringsugn, varest möjligen under transporten skadade ramar kunna emaljeras.

MONTERINGSRUMMET



Å vidstående sidas bild, som är från samma rum som den föregående, synas några just ihopsatta motorcyklar. Motorcyklarnas ihopsättning och reparationsarbeten utföras i samma rum, som velocipedernas, men användes härför till största delen annat arbetsfolk, då motorcykelarbetet fordrar speciell och särskilt mångsidig fackkunskap. De av Centrallaget tillsaluhållna motorcyklarna äro de kända amerikanska „Harley-Davidson“-cyklarna, vilkas ensamförsäljning i Finland Centrallaget lyckats erhålla. Över dessa motorcyklar har Centrallaget utgivit en särskild större handbok, vilken vi uppmana alla motorcykelåkare att taga kännedom av.

HJUL- OCH HJULSKENSLAGER

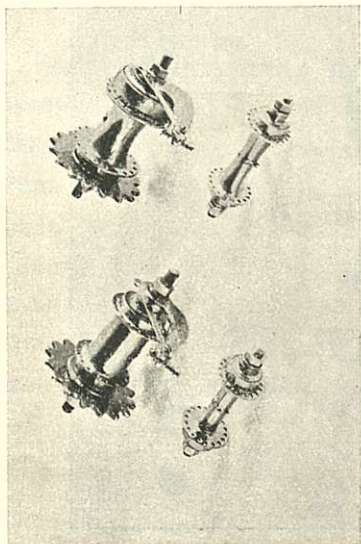


Bilden å vidstående sida visar oss en del av lagerrummet, där hjulskenor efter justering förvaras, tills de behövas för ihopsättandet. Å bilden synes även en ställning, där hjulet i och för justering placeras. Ställningen är försedd med tvänne ställbara axeltappar, kring vilka hjulet fritt kan rotera. Vid hjulets rotation iakttagar justeraren det noga, och ser han, att hjulet ens litet kastar sig, ändrar han felet genom att spänna några ekrar och lösa andra. Med tillhjälp av denna ställning går justeringen för en van arbetare mycket fort.

Såväl de yttre, som de inre ringarna kontrolleras, förrän de påsättas hjulen. De inre ringarna provas genom att pumpas fulla med luft och nedsänkas i vatten, då även de minsta hål äro lätta att observera, emedan den från dem utströmmande luften bildar bubblor i vattnet. Till S. O. K.-velocipeder användas endast de välkända „Michelin“ ringarna.

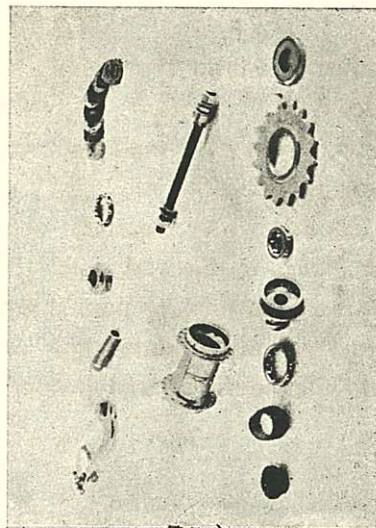
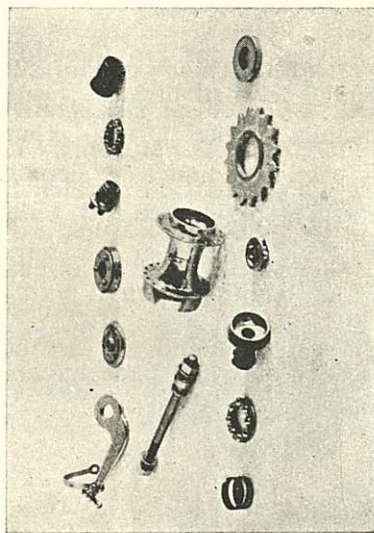


FRAM- OCH BAKHJULS NAVAR
FRINAVAR „A“ OCH „C“.



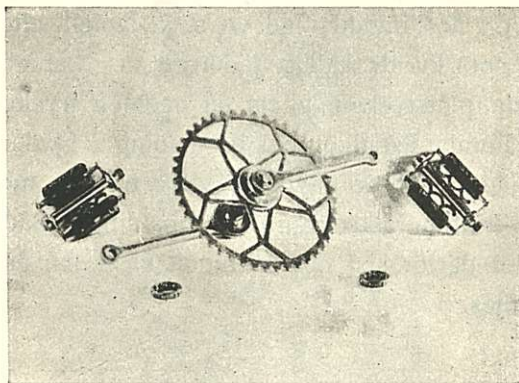
Alla S. O. K.-velocipeder äro försedda med frinav och därmed förenad broms. Frinavarna äro av det kända märket „New-Departure“, som anses för bäst, och finnas av dem tvänne typer, vilka åtskiljas därigenom, att å den ena typen, märket „C“, trumytan är rak och å den andra, märket „A“, buktig. Även av framhjulets navar finnas raka samt buktiga, och förses en och samma velociped alltid med båda navarna antingen raka eller buktiga.

NAVARNA SÖNDERTAGNA I SINA SKILDA DELAR.



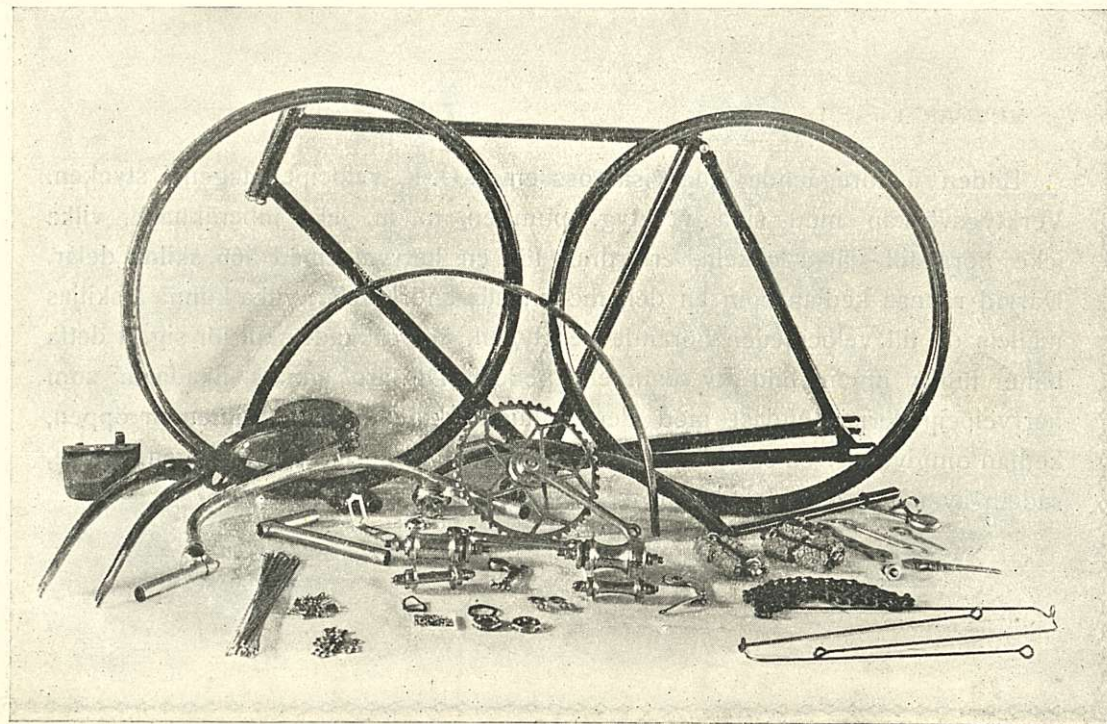
Frinavens tvänne typer skilja sig från varandra förutom genom sitt olika utseende även därigenom, att typen „C“ är försedd med en s. k. lamell- eller plåtbroms, typen „A“ med en broms, som kunde kallas fjäderbroms. Lamellbromsen är utrustad med små runda plåtstycken, vilka, då pedalen tryckes bakåt, klämmas mot varanda och sålunda åstadkomma bromsning. Fjäderbromsen åter är försedd med tre fjäderliknande stycken, vilka tryckas mot navens inre yta och genom kraftig friktion åstadkomma bromsning. Båda bromsarna äro lika goda, och är det därför sist och slutligen vars och ens smaksak, vilkendera bromstyp som väljes.

VEVPARTI JÄMTE KÄDJEHJUL OCH
PEDALER.



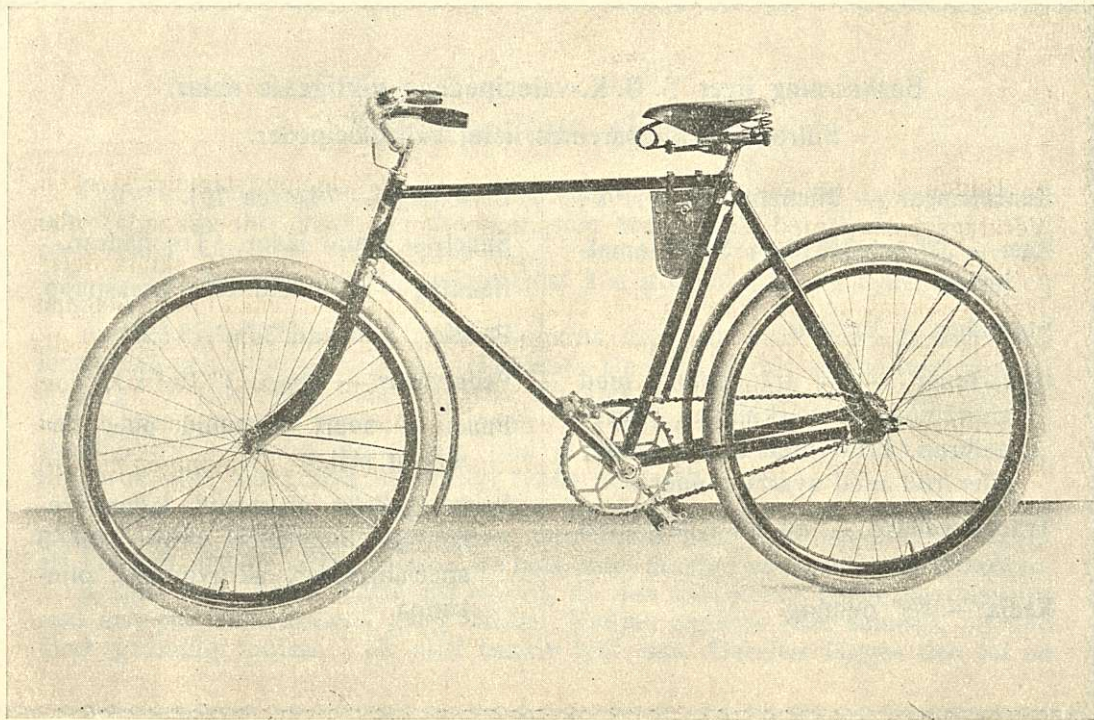
Till velocipedernas vävlager, liksom till vardera hjulets navar, användas de bästa kullager, och löper velocipeden därför mycket lätt. Pedalvevar samt vävlagrets axel äro åtskiljbara och icke gjorda i ett stycke, som å många andra märken. Förutom andra fördelar medför detta den fördelen, att, om någon del skadas, den med mindre omkostnader kan ersättas med en ny.

S. O. K.-VELOCIPED SÖNDERTAGEN I SINA SKILDA DELAR



Bilden å föregående sida visar oss en S. O. K.-velociped tagen i stycken. Verktgsväskan med sina verktyg, pumpen, m. m. icke inberäknade, vilka icke höra till själva cykeln, erfordras för en herrvelociped 566 skilda delar. Därvid räknas kedjan som en del, medan alla andra delar, vilka kunna åtskiljas medels de till velocipeden hörande verktygen, äro räknade skilt för sig. I detta häfte ingår ingen bild av damvelocipeder. De äro annars likadana, som herrvelocipederna, endast med den vanliga skillnaden att ramen är öppen, kedjan omgiven av en skyddare, pedalvevarna något kortare, utväxlingen mindre, sadeln av något olika modell, o. s. v.

S. O. K.-VELOCIPED



Beskrivning över S. O. K.-velocipedens viktigaste delar.

Siffrorna inom parentes avse damvelocipeder.

Gummiringar — Michelin 28" \times 1 $\frac{5}{8}$ ".

Ram — 22" och 24" (22"). Svart, emaljerad.

Styrstång — Vridbar.

Hjul-skenor — av trä, delvis med aluminium förstärkningar. Färg: helbrun, brun med svarta ränder eller röd med svarta ränder.

Träckskyddare — av trä i färg med skenorna.

Kedja — $\frac{5}{8}$ " delning.

Utväxling — 79,5 (ca 70).

Sadel — brunt läder. Tre fjädrar.

Handtag — celluloid eller presspapp.

Pedaler — bredd 3 $\frac{3}{4}$ " (3 $\frac{1}{2}$ ").

Pedalvevar — längd 7" (6 $\frac{1}{2}$ ").

Pump — svart celluloid eller förnicklat stål.

Verktygsväska — brunt läder, trekantig. Innehåller: skiftnyckel, 3 specialnycklar, skruvmejsel, oljekanna.

Velocipedens skötsel.

Huruvida velocipeden hålles i skick eller icke, är beroende av dess skötsel, och därav åter den nytta och det nöje, som var och en har av sin cykel. Med omsorgsfull vård kan velocipeden hållas i årtal, även om den användes mycket ofta, medan åter en vårdslös velocipedist kan göra slut på en cykel under en sommar.

Av velocipeddelarna äro gummiringarna de, som mest kunna åstadkomma förargelse och utgifter, om de få förfaras. De böra därför skötas med särskild omsorg. I synnerhet böra ringarna skyddas för allehanda oljor och för alltför mycket solsken, utom naturligtvis för direkta hålsador. Även vattnet är skadligt för ringarna, om dessa ofta få komma i beröring med detsamma. Ringarna böra alltid vara tillräckligt fyllda med luft.

Lagren böra oljas väl och skyddas för smuts. Det vore bra, att ett par gånger under sommarns lopp öppna dem, putsa dem med benzin ock granska att kulorna och de andra delarna äro hela, samt därefter smörja dem med vaselin.

Kedjan bör också hållas väl smord, då den härigenom bättre skyddas för rost och gör velocipedens gång lättare. Kedjan smörjes bäst sålunda, att den först grundligt putsas i ett med benzin fyllt kärl. Därefter lägges den till en

$\frac{1}{4}$ timme i ett kärl fyllt med kettingsmörja (denna tillsaluhålles vanligen i fast form och måste därför först nedsmältas) eller med något annat lämpligt fett eller någon olja.

Kedjan bör hållas lagom spänd. En alltför spänd kedja anstränger lagren och gör velocipedens gång trög.

För frinavens smörjning finnes en öppning i navens mitt. En omsorgsfull smörjning ökar betydligt navens och bromsens hållbarhet.

Smuts, som i synnerhet under regnväder fastnar i velocipeden, får icke kvarlämnas för längre tid. Vid rengörningen är det bäst, att först med en fin vattenstråle skölja bort smutsen. Trädelarna böra därefter rengöras med en mjuk, fuktig trasa. Vid rengörningen av de emaljerade delarna vore det bäst att använda sämskskinn, som först uppblötes i vatten och därefter vrides torrt. Ett fulkomligt torrt sämskskinn suger dåligt vatten. I ingen händelse få emaljdelarna torkas med något torrt, hårt kläde, då därigenom fula skråmor uppstå.

Förnicklade delar putsas bäst med ett i benzin fuktadt sämskskinn eller kläde. Emaljerade delar böra skyddas för benzin, emedan emaljen tager skada därav.

Utförligare anvisningar för velocipedens skötsel torde vara onödiga. Detta fortskaffningsmedel är ju redan i så allmänt bruk och till sin konstruktion så enkelt, att var och en av egen erfarenhet snart lär sig att sköta detsamma.





HELSINGFORS 1920
YHTEISKIRJAPAINO OSAKEYHTIÖ

